Trieste 2000 European Grand Prix

# IL PICCOLO

Trieste 2000 European Grand Prix

In abbinamento facoltativo, promozione regionale (i prezzi vanno sommati a quello del giornale): La Rivista dei Libri L. 3.500; Italia Oggi + suppl. L. 700

Internet: http://www.ilpiccolo.it/ *Giornale di Trieste* mailbox:piccolo@ilpiccolo.it

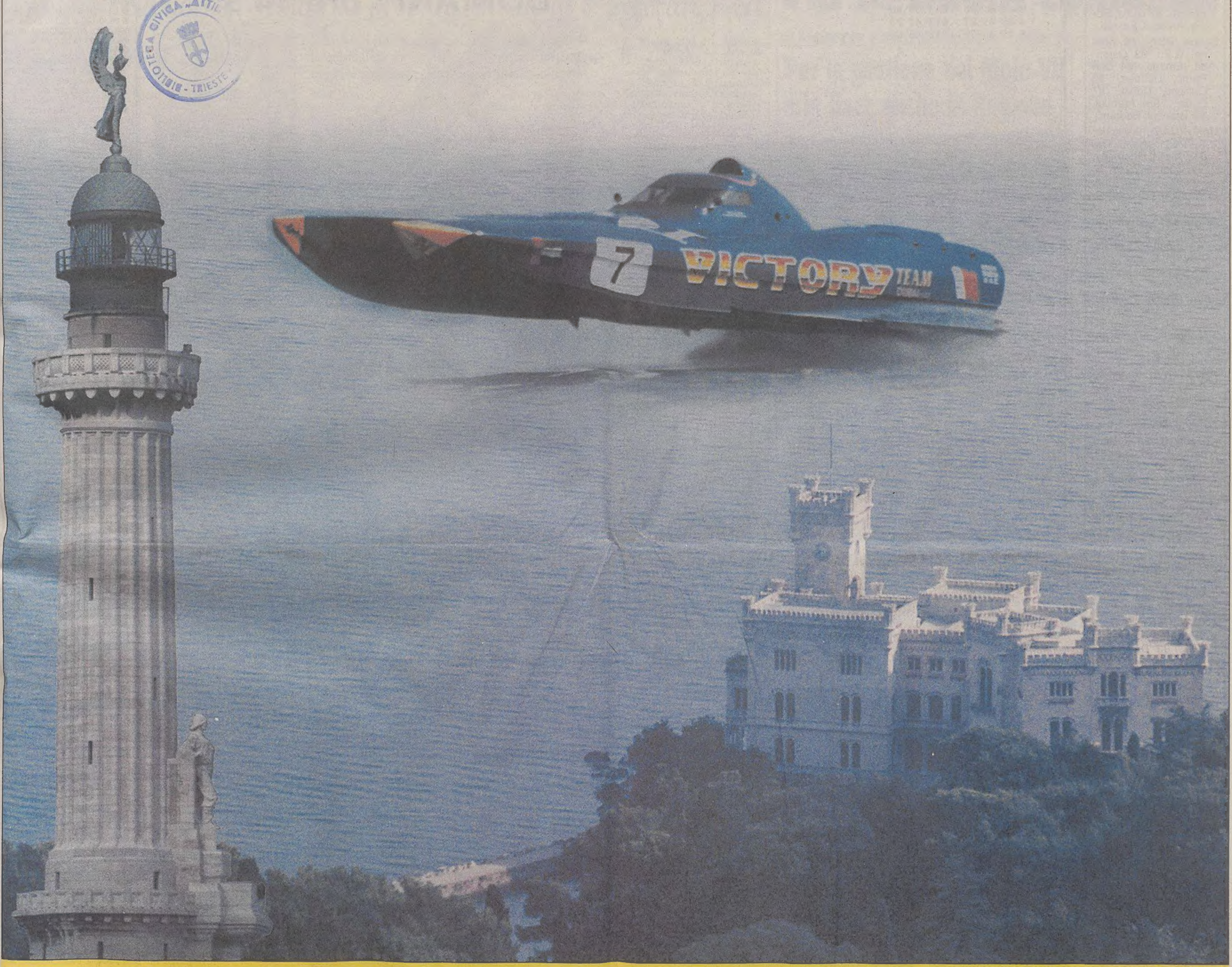
ANNO 119 - NUMERO 122 / L. 1500 € 0,77

DIREZIONE REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE 34123 TRIESTE, via Guido Reni 1, tel. (040) 3733.111 (quindici linee in selezione passante). Fax: attualità, politica, interni, esteri, economia (040) 3733283; regione (040) 3733231; cronaca (040) 3733290; sport (040) 3733302; cultura spettacoli (040) 3733209; segreteria di redazione (040) 3733243. Redazione di Gorizia, corso Italia 74, tel. (0481) 530035, fax (0481) 537907 - Redazione di Monfalcone, via Fratelli Rosselli 20, tel. (0481) 790201, fax (0481) 40805 - Capodistria, Ufficio di corrispondenza, tel. 00386-66-274087, fax 274086 - Pubblicità A.MANZONI&C. S.p.A., Trieste, via XXX Ottobre 4, tel. (040) 6728311-366565, fax (040) 366046; Gorizia, corso Italia 54, tel. (0481) 537291, fax (0481) 531354; Monfalcone, largo Anconetta 3, tel. (0481) 798829, fax 798828

SABATO 27 MAGGIO 2000

BIBLIOTECA CIVICA „ATTIL - TRIESTE

# MOTONAUTICA




# CAMPIONATO DEL MONDO OFF-SHORE CLASSE 1

## GRAN PREMIO D'EUROPA

**Trieste 28 maggio 2000**

PROVINCIA TRIESTE

*In collaborazione con:* Azienda Regionale per la Promozione Turistica FRIULIVENEZIAGIULIA · CAMERA DI COMMERCIO I.A.A. TRIESTE · AUTORITA' PORTUALE DI TRIESTE · OFFSHORE RACES ORGANIZATION · OSP Offshore Sport Promotion

Grazie a Provincia, Regione e Camera di commercio Trieste diventa la capitale mondiale della motonautica

# Rombano i motori dell'Off-shore

*Attesa tra gli appassionati per il Gp d'Europa classe 1, prima prova iridata*

Trieste 2000 European Grand Prix

### PILOTI

**Al Tayer (UAE) e Serralles (P. RICO),** 11 vittorie; G.P.: '94 Arendal, Ostenda, Emirati, '95 Cuba, S. Tropez, Agrigento, Emirati, '96 Cuba, Roma, Arendal, Emirati.

**Scism (USA),** 10 vittorie; G.P.: '93 Ostenda, Emirati, '94 San Remo, Dundee, '96 Gallipoli, Dubai, '97 Dubai, '98 Arendal, '99 Istanbul, Bodrum.

**Harib (UAE),** 9 vittorie; G.P: '93 Ischia, S. Tropez, Malta, Guernsey, '94 Guernsey, '96 S. Tropez, '98 Nettuno, '99 Savona, Travemunde.

**Curtis (GB),** 8 vittorie; G.P.: '92 S. Tropez, '93 Dubai, '97 Emirati, '98 Bari, S. Pietroburgo, Fujairah, Emirati, '99 Oslo.

**Leoni (MON),** 8 vittorie; G.P.: '93 Marbella, Dubai, '95 Dubai, '96 Montreux, '97 Taranto, Beirut, '98 Istanbul, Dubai.

**Ferrari (ITA),** 7 vittorie. G.P.: '94 S. Tropex, Malta, Dubai, '95 Gallipoli, Arendal, Ostenda, '96 Malaga.

**Nasser (UAE),** 6 vittorie; G.P.: '96 Gallipoli, Dubai, '97 Dubai, '98 Arendal, '99 Istanbul, Bodrum.

**Gjelsten (N),** 6 vittorie; G.P.: '97 Emirati, '98 Bari, S. Pietroburgo, Fujairah, Emirati, '99 Oslo.

**Coyler (USA),** 6 vittorie; G.P.: '93 Ischia, S. Tropez, Malta, Guernsey, '94 Guernsey, '96 S. Tropez.

**E. Polli (ITA),** 5 vittorie; G.P.: '92 Dubai, '95 Dubai, '96 Montreux, '97 Taranto, Beirut.

**V. Polli (ITA),** 4 vittorie; G.P.: '92 Dubai, '95 Gallipoli, Arendal, Ostenda.

**Buhaleeba (UAE),** 4 vittorie; G.P.: '93 Ostenda, Emirati, '94 San Remo, Dundee.

**Pharaon (S. ARABIA) e Tomlinson (USA),** 4 vittorie; G.P.: '97 S. Pietroburgo, Arendal, Oslo, Dubai.

**Ferretti (ITA),** 3 vittorie; G.P.: '94 S. Tropez, Malta, Dubai.

**Al Gaith,** 2 vittorie; G.P.: '98 Nettuno, '99 Savona, Travemunde.

**Achilli (ITA) e Brombin (ITA),** 2 vittorie; G.P.: '92 Malta, Ostenda.

**Lippi (ITA),** 2 vittorie; G.P.: '98 Istanbul, Dubai.

**L. Polli (SUI),** 2 vittorie; G.P.: '92 S. Tropez, '99 Arendal.

**Ragazzi (ITA) e Mattia (SF),** 1 vittoria; G.P.: '92 Marbella.

**Gioffredi (ITA) e Bonomi (ITA),** 1 vittoria; G.P.: '92 Pescara.

**Carr (GB) e Dredge (GB),** 1 vittoria; G.P.: '92 Jesolo.

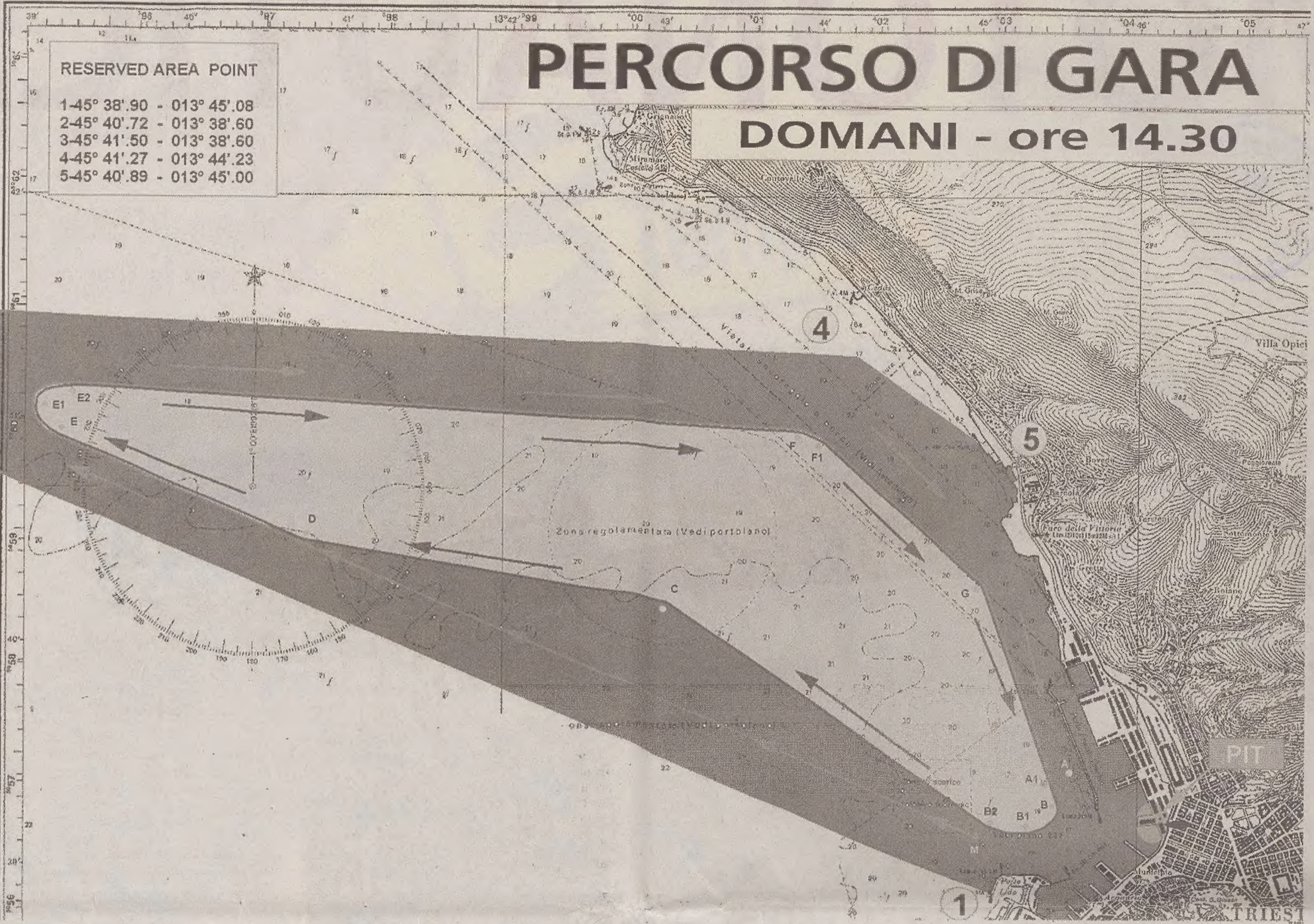
**Luglio (ITA) e Rampezzotti (ITA),** 1 vittoria; G.P.: '92 Guernsey.

**Carrain (ITA) e Patergnani (ITA),** 1 vittoria; G.P.: '92 Emirati.

**Di Biase (ITA),** 1 vittoria; G.P.: '93 Marbella.

**Jim Dyke (USA),** 1 vittoria; G.P.: '99 Arendal.

**Villanova (FRA),** 1 vittoria; G.P.: '96 Malaga.

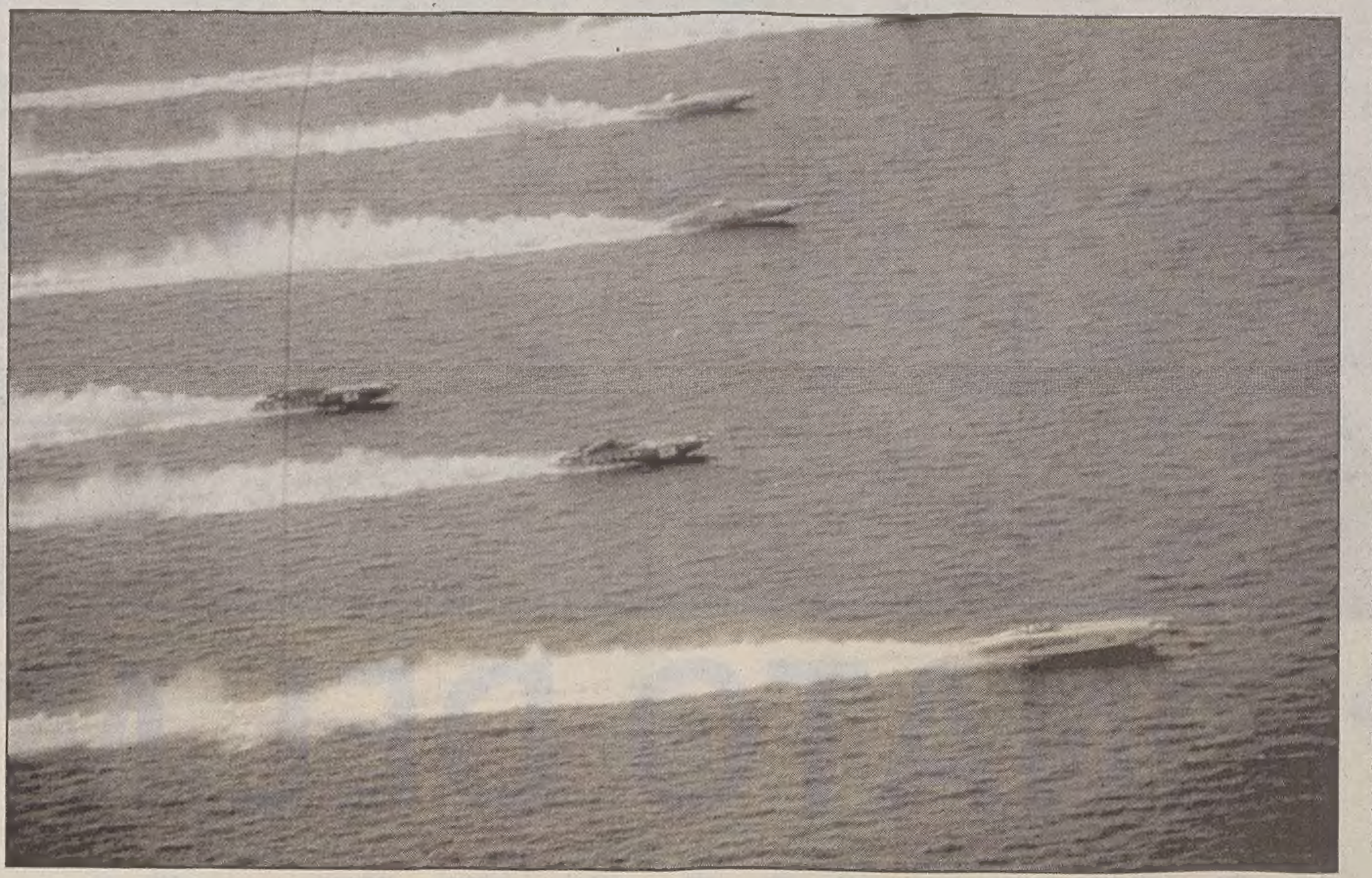



**TRIESTE** Il campionato del mondo di motonautica classe I – meglio conosciuto come Off-shore – parte, secondo tradizione, nuovamente dall'Italia ma regala in occasione della prima edizione del nuovo millennio un debutto speciale dal Golfo di Trieste. Organizzatori, tecnici e addetti ai lavori concordano nel riconoscere a Trieste fascino e posizione di particolare bellezza per accompagnare la prima delle 9 prove iridate che compongono il calendario del 2000. Il respiro del golfo e i profili collinari del capoluogo non sono certo virtuali ed appaiono incastonati quasi con logica per conferire il massimo rilievo spettacolare all'evento. La gara godrà della massima visibilità e consentirà di ammirare l'intero tracciato sia dalla costa che dalle tribune naturali carsiche. La prova mondiale dell'Off-shore non rappresenta solo una tappa sportiva ma vuole riflettere l'ennesimo risveglio cittadino. Risveglio che passa dalla ideazione dell'Assessorato allo Sport della Provincia per estendersi al supporto della Camera di Commercio, Regione e soprattutto della Capitaneria di Porto e Autorità portuali. Una sinergia a cui forse non eravamo abituati ma che potrebbe tracciare un solco significativo per future azioni imprenditoriali per la città, non solo in campo sportivo.

Il mondiale Off-shore, valido per il Gran Premio d'Europa 2000, non rappresenta comunque una novità assoluta per Trieste. Fu ospitato già nel 1991 quando il circuito mondiale si snodava su sole 3 tappe da disputarsi in una settimana. Dopo quasi due lustri la disciplina della motonautica ha promosso svolte radicali con progressi in campo tecnologico, organizzativo e logistico.

A mutare sono stati anche gli interessi, sia economici sia da parte dei media come attesta il dato legato alle ben 150 nazioni che lo scorso anno hanno seguito l'evento tramite il collegamento di 170 emittenti. Alle evoluzioni delle 12 imbarcazioni in lizza nel golfo farà riscontro una mole organizzativa anche sul fronte delle iniziative di corredo. L'area del Porto Vecchio – ripristinata in tempo record – torna ad essere attiva, pulsante, utile. Non servirà solamente quale centro logistico per i team ma ospiterà un piccolo villaggio affidato al coordinamento della Bavisela e della società Carpe Diem. Il pubblico potrà ammirare da vicino i bolidi e fruire nel contempo di centri commerciali, espositivi e di ristori. Radio Baccano guiderà la saga di intrattenimento con una ricca rassegna musicale ed esibizioni a carattere sportivo. Altre proposte vengono curate da Radio Attività e Radio Punto Zero, mentre l'immensa colorata vetrina è riuscita, fortunatamente, a comprendere anche i temi dell'impegno sociale sposando le iniziative di centri di volontariato come l'Aism (lotta alla sclerosi multipla) e Amare il Rene. Insomma, se Trieste ambiva ad uno stimolo di lusso ha pescato tra i più sfarzosi dei salotti sportivi. In un macrocosmo motoristico che in quanto ad investimenti, più che per fascino, è secondo solamente forse solo alla Formula 1. A proposito, a dare una mano involontariamente a Trieste è stato anche il ritiro improvviso di Savona, per motivi organizzativi, quale sede della vernice mondiale. L'assessore Scoccimarro ha saputo «catturare» al volo l'opportunità tramutandola in un'altra scommessa. In parte già vinta.

**Francesco Cardella**



### REGOLAMENTO

● I punteggi vengono assegnati a ogni gara secondo la seguente scaletta: 1.o punti 20, 2.o punti 15, 3.o punti 12, 4.o punti 9, 5.o punti 7, 6.o punti 5, 7.o punti 4, 8.o punti 3, 9.o punti 2, 10.o punti 1.

● La lunghezza delle gare oscilla tra le 120 e le 140 miglia, da percorrere in circuito, per un numero di giri tra gli 8 e i 12.

● In caso di cattive condizioni meteo la lunghezza del Gran Premio può essere ridotta ma non deve essere inferiore al 50% di quanto previsto per poter distribuire il 100% dei punti;

● Le prove ufficiali vengono disputate su di un breve tracciato rettangolare, gli equipaggi hanno a disposizione due tentativi di tre giri ciascuno (due cronometrati) e possono rientrare in porto durante le prove per eventuali modifiche tecniche (es. cambio eliche).

● Propulsori a benzina delle imbarcazioni di classe 1 devono avere una cilindrata massima di 16.390 cc; i motori diesel aspirati sono ammessi sino a un massimo di 32.780 cc. I motori turbodiesel devono avere cilindrata inferiore ai diesel aspirati, applicando un coefficiente di riduzione di 1,4.

● La lunghezza minima degli scafi è di 12 metri mentre la massima è di 16,63 metri. Il peso minimo ammesso è di 4.500 kg per i catamarani a benzina e di 5.000 kg per i diesel. Per le barche monocarena il peso limite è di 500 kg inferiore.

**Le imbarcazioni**

● Sono soprattutto catamarani costruiti in materiali compositi (kevlar e fibra di carbonio) o alluminio, dotati di uno o due abitacoli di sicurezza posti al centro.

● I motori a benzina più utilizzati sono Lamborghini 12 cilindri e 8 litri, 4 valvole per cilindro e circa 950 cavalli di potenza. Dal 1998 abbiamo assistito al ritorno in grande stile dei propulsori turbodiesel (soprattutto Seatek) capaci già l'anno seguente di aggiudicarsi parecchie gare.

● Le barche adottano generalmente il cambio di velocità a quattro rapporti ma sono in corso sperimentazioni con cambi a sei marce. C'è da sottolineare che l'adozione del cambio ha permesso ai motori turbodiesel di ridurre lo svantaggio nel confronti dei motori a benzina in fatto di accelerazione.

● Ogni motore ha un suo albero di propulsione che aziona un'elica, naturalmente ogni tipo di condizioni d'acqua necessita di un'elica particolare. Infatti le squadre possiedono numerosissime eliche e investono tempo e denaro in questo settore: si può affermare che le eliche rivestono la stessa importanza delle gomme sulle auto da competizione.

● Il «trim» è un importante dispositivo posto a poppa che, mediante dei flap comandati dall'equipaggio, permette di modificare l'assetto e di stabilizzarlo durante la navigazione, adattando l'equilibrio del catamarano alle condizioni del mare.

**L'equipaggio**

● Il pilota ha la responsabilità della guida e della rotta. La navigazione è assicurata dal sistema satellitare GPS ma ormai le gare sono così tirate che il pilota non deve più «navigare» nel vero senso della parola ma piuttosto impostare le traiettorie tra una boa e l'altra, tenendo presente anche le traiettorie degli avversari con i quali spesso si trova a stretto contatto.

● Il throttleman controlla velocità e assetto del catamarano. Attraverso due leve gestisce il motore, cercando di evitare i fuorigiri quando la barca «vola» su di un'onda e le eliche si trovano completamente fuori dell'acqua. Naturalmente il throttleman gestisce anche il cambio (attraverso altri leveraggi) ed è in grado di modificare l'assetto tramite il trim.

La manifestazione è assicurata dalla società inglese Osp: promozione, sicurezza e organizzazione le parole d'ordine. Indispensabile l'apporto collaborativo dato soprattutto dall'Autorità portuale e dalla Capitaneria

## Il grande circo dei bolidi del mare pronto a rinnovarsi in ogni gara

*Dietro le quinte della classe I dell'Off-shore si muove un assetto organizzativo di eccezionale rilievo, frutto di una capillare pianificazione e di analisi degli investimenti. Da qualche anno l'Off-shore agita i portanti interessi legati al turismo e al fatidico ritorno di immagine delle varie scelte per le sedi prescelte per ospitare le tappe del campionato mondiale di Classe I. Promozione, sicurezza e organizzazione. Rappresentano i tre cardini attorno ai quali gravita tutto lo spettacolo dello sport motonautico. Aspetti che caratterizzano l'attività dell'Osp – Off-shore sport promotion – società inglese presieduta da Charles Kappel con il tedesco Matthias Hauger direttore e un italiano, Pasquale Sesana, nei panni di direttore operativo. Pasquale Sesana, 42 anni, respira il clima della motonautica dal lontano 1982, prima curando i trasporti delle imbarcazioni quindi approdando alla logistica e gestione di ogni fase, soprattutto di quelle delicatissime preliminari: «La preparazione è come sempre incandescente – sottolinea Sesana, "rubato" al lavoro durante il fermento operativo della vigilia della gara di trieste – l'Off-shore, a differenza dell'automobilismo, non gode di strutture fisse, proprie. Cambiano le città, cambiano le situazioni e le direttive da affrontare, in ogni campo. Pensiamo alla Capitaneria – ha aggiunto Sesana – hanno direttive militari, senza contare le modalità dell'elemento aria, avendo anche degli elicotteri a cui necessito l'autorizzazione di voli radenti il livello del mare». Il ritorno a Trieste è apparso ponderato, non certo casuale sebbene, in parte, scaturito dall'improvvisa uscita di scena di Savona per motivi tecnici. «L'assessore Scoccimarro ci aveva già contattato a Dubai – spiega Sesana – e con il ritiro di Savona siamo stati attratti da una realtà importante del Nord-Est, città che cerca immagine e rilancio. Trieste ha vinto rivali come Ravenna, La Spezia e Gallipoli. Il grande interessamento della Provincia di Trieste con l'assessore Scoccimarro e la piena disponibilità di Autorità portuali e Capitaneria hanno fatto il resto. Un pronostico? – ha concluso il direttore operativo – Credetemi dopo tanti anni, in questa edizione è difficile. C'è equilibrio e competitività, anche se Victory, campione uscente, Spirit of Norway e un altro Diesel, possono ambire al podio».*

**f.c.**